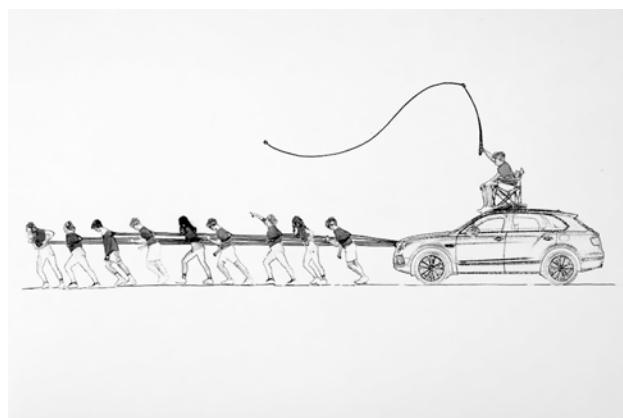


Kommune leisten sich dann doch immer mehr Kommunard*innen ein Privatauto, weil es schon nervig ist, auf die verfügbaren Slots des kommunalen Autos warten zu müssen. Der Widerspruch und die Anziehungskraft des Autos und des durch es verkörperten Individualismus durchziehen fast alle emanzipatorischen linken Projekte. Aus diesem Grund werden wir nun als nächsten Schritt die Konstruktionsweise dieses Individualismus untersuchen. Hierfür werden wir uns paradigmatisch die Attraktivität des Autos gegenüber der Bahn genauer ansehen und daraus Schlüsse für das Wesen des Konsumkapitalismus als Ersatzbefriedigung für die ausbleibende soziale Revolution ziehen.

Konsumkapitalistischer Individualismus = Verdrängte Kollektivität

Abb. 39: Graphik der Kunst-Aktion »Traverso la Città« (Graz 2020) von Rainer Prohaska



Vor dem Aufstieg des Autos veränderte die Eisenbahn die moderne Welt auf eine radikale Weise, ohne die das automobile Homogenozän wohl nie denkbar gewesen wäre. Doch während – wie wir in Kapitel 4 und 5 gesehen haben – die Wahrnehmungs- und Mobilitätsformen schon durch den Zug massiv umgebaut wurden, behielt die soziale Gesellschaftsstruktur noch einen kollektiven und pluralistischen Charakter. Mit der Bahn wurde die moderne Gesellschaft zwar auf eine neue Art gegenüber einer immer mehr

vergegenständlichten »Natur« situiert, doch blieb sie in sich konstituiert aus vielen, diversen Menschen, die sich ihrer Co-Abhängigkeit bewusst waren.

Denn im Zug fanden alle Stände von Adel bis Bauerntum in einem Transportmittel zusammen (nur Könige und Kaiser hatten zumeist ihren eigenen Zug). Zwar waren sie durch Klassen und Abteile getrennt, doch fuhren sie alle in ihrer Vielheit gemeinsam zum gleichen Ziel. Beim konservativen Adel führte dies zumeist zu einer angewiderten Sehnsucht nach der guten alten Kutsche, oder aber – im selteneren Fall – zu einem Verbundeinheitsgefühl mit den »gemeineren Menschen«, von denen man sich als natürliches (Gott-gegebenes) Oberhaupt verstand.

Für das von Lösungen wie »Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit« inspirierte Bürgertum war diese soziale Vermischung im Zug anders konnotiert. Die Werte der Aufklärung verboten es ihnen, sich als »natürlich besser« als andere Menschen zu verstehen, obwohl sich ihnen diese Attitüde am Bahnhof im direkten Kontakt mit müden, überarbeiteten Menschenmassen aufdrängte. Hier musste man sehen, was für »Lumpenpack« es auch noch gibt, welches daran erinnerte, dass trotz aller liberaler Gleichheitsversprechen das eigene Privileg doch mit den dreckigen und kränklichen Arbeiter*innen in der dritten und vierten Klasse in Verbindung zu bringen war. Das moderne, liberal-bürgerliche Selbstverständnis fand sich mit seinem eigenen, von Marx herausgearbeiteten Widerspruch konfrontiert und wandte sich von der Bahn ab. Der bürgerliche Journalist und frühe Autofetischist Otto Julius Bierbaum zum Beispiel sah in Zugreisen 1902 eine »Aufgabe des Selbstbestimmungsrechtes«, für die man auch noch zahlen muss, und zog Parallelen mit einem Gefängnisaufenthalt (via Sachs 1984, 14). Das Auto bot hingegen eine »wollüstige Perspektive: Wir werden nie von der Angst geplagt werden, dass wir einen Zug versäumen könnten. Wir werden nie nach dem Packträger schreien, die nachzählen müssen, eins, zwei, drei, vier – hat er alles? Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Coupé gesperrt zu werden [...]« (Ibid. 113)

Das Auto bildete eine willkommene Verbindung von hoher Geschwindigkeit mit der Wiederherstellung sozialer Abgrenzung. Es reaktivierte einerseits die Vorteile der (aristokratischen) Kutsche, war aber gleichzeitig technologisch in Sachen Geschwindigkeit und Komfort so fortgeschritten wie die Eisenbahn. Moderne Technologie und feudale Gesellschaftsordnung fanden so im Auto ihre bürgerliche Synthese. Der Historiker Wolfgang Sachs spricht deswegen von einer »restaurativen Bedeutung« des Autos. »Die Ideale der Kutschenzeit konnten wiedererstehen ohne die Schwächen der Pferdekraft; diese Mischung aus Restauration und Fortschritt öffnete den Geldbeutel der Wohlbetuchten.«

(1984, 18) Es war die Kaufkraft, mit der man sich die Selbstbestimmung nach bürgerlichen Verständnis leisten konnte. Die Allgemeine Automobil-Zeitung jubelte 1906 demnach: »Das Automobil, es will dem Menschen die Herrschaft über Raum und Zeit erobern, und zwar vermöge der Schnelligkeit der Fortbewegung. Der ganze ungeheure Apparat der Eisenbahn, Schienennetz, Bahnhöfe, Signalstationen, Überwachungsdienst und Verwaltungsdienst fällt hier weg, und verhältnismäßig frei waltet der Mensch über Raum und Zeit.« (Ibid. 19)

Interessant an dieser Jubelbotschaft ist eine zweifache Verdrängung der Tatsachen. In der soeben zitierten Beschreibung erscheint es so, als ob das Auto unabhängig von einem »ungeheuren Apparat« wie jenem der Eisenbahn operieren könnte. Das engmaschige Netz an Straßenbaumeistereien, gut gewarteten Fahrbahnen, Tankstellen, Werkstätten und Raststationen, welches das Autoregime benötigt, bleibt ebenso unterm Teppich wie die zahlreichen Arbeiter*innen, die diesen eben doch existierenden Apparat entwerfen, bauen, erhalten und betreiben müssen. Das Bild des automobilen Bewegungsraum wurde von Werbung und Journalismus von Anfang an als komplett leere Fläche in einem sozio-ökologischen Vakuum repräsentiert. Die archetypische Werbung der Gegenwart, in der das Auto durch die leere Wüste braust, ist Teil dieser Tradition der Darstellung des Automobils als Freiheits- und Unabhängigkeitsversprechen ohne umweltlichen und soziokulturellen Kontext. Nie sieht man in der Werbung ein Auto im Stau stehen oder in einer Kolonne fahren. Von Anfang an und bis heute wird das Auto zumeist kontextlos gedacht. Während die enge Bestuhlung und das Gewusel an den Bahnhöfen die Mobilität mit der Bahn als kollektive Abhängigkeit erscheinen lässt, wird das coole und »einsame« Brausen über die einfach vorhandenen Autobahnen als individuelle Freiheit und Unabhängigkeit von der Gesellschaft wahrgenommen (und das selbst, wenn man im Stau steht – siehe Kapitel 4 und 9). Der Ausbau von Straßen wird politisch fast immer von einer ausschließlich individuellen Perspektive argumentiert (»wenn mehr Platz ist, kann ich schneller ans Ziel kommen«), und nicht aus einer – dem Politischen eigentlich eigenen – gesamtgesellschaftlichen Perspektive, die erkennt, dass mehr Straßen auch mehr Verkehr und also mehr Staus bedeuten (dieses Phänomen bezeichnet die Verkehrswissenschaft als »induzierter Verkehr« oder »induzierte Nachfrage«; dies ist seit den 1930er Jahren bekannt und wird seither geflissentlich von »der Politik« ignoriert). Genauso wird viel mehr über das Für- und Wider von staatlicher Förderung der Bahn öffentlich diskutiert als über den ebenso kostspieligen Erhalt

des Straßennetzes.⁶ Selbst der individuelle Besitz eines Autos wird meist nur als persönliche Errungenschaft angesehen, wohingegen die Bankkredite und öffentlichen Förderstrukturen, die das Auto erst leistbar machen, selten Themen sind.⁷

Diese geschickte Inszenierung des Autos als kontextlose Maschine führt dazu, dass sich Autofahrer*innen auf der Straße und in der Gesellschaft fast immer als »die Mehrheit repräsentierend« fühlen, auch wenn dies faktisch fast nie stimmt. Das auf dieser Seite abgebildete Meme drückt diesen Umstand eindrücklich aus: Mit dem Auto identifiziert sich das moderne Selbst so

-
- 6 Diese Invisibilisierung der Kosten ist im deutschsprachigen Raum nochmals ausgeprägter als in Rest-Europa. Während in Deutschland die Autobahnen einfach von der allgemeinen Steuer finanziert werden, zahlt man in beispielweise Frankreich, Italien oder Spanien regelmäßig direkt Autobahnmaut, die einem zumindest vor Augen führt, dass die Kosten einer Autofahrt nicht viel geringer sind als die einer Bahnfahrt. Der deutsche (aber auch österreichische, schwedische oder tschechische) Staat leistet es sich, seinen Bürger*innen die Illusion der »kostenfreien« Autobahn zu gönnen, in dem er die massiven Kosten auf die Allgemeinheit abwälzt. Je nach Rechnungsart kann man übrigens auch zu ganz verschiedenen Kostenverhältnissen kommen: Wenn man so z.B. nur die Fernstraßen mit den Schienen vergleicht (Haerder 2010), ist ein Kilometer Fernstraße (203.000 €/Jahr) billiger als ein Kilometer Schiene (312.000 €). Doch wenn man zusätzlich die Förderungen zum individuellen oder Firmen-Auto Kauf, die Kosten des gesamten Infrastrukturnetz des Automobilismus und die Schäden an Gesundheit, Umwelt (und zukünftiger Generationen) mit einrechnet, dreht sich das Verhältnis sehr schnell um...
 - 7 Auch bei utopischen Entwürfen einer autofreien Welt gerät man oft an diese »Tote Zone der Imagination«, um einen Begriff von David Graeber zu gebrauchen. Ein Künstlerfreund, der mich als einen solchen Utopisten kennt, entgegnet mir auf einer Transportfahrt für ein großes Objekt: »Naja, für solche Transportfahrten wird es wohl immer Autos geben müssen.« Diese Reaktion ist verständlich, übersieht aber gänzlich, dass sich die kollektive Organisation der Gesellschaft durch den hypothetischen Wegfall des Autos so radikal ändern würde, dass sich auch für den gelegentlichen Transport von sperrigen Waren andere Lösungen als das Automobil anbieten werden. Am ehesten kann man sich diese »andere Welt« vorstellen, wenn man an Länder des globalen Südens denkt, wo das Auto nicht ein für alle zugängliches Vehikel ist. Meistens ergeben sich auch die kompliziertesten Transporte aus einer Mischung aus Karren, unglaublich beladener Mopeds und anderer gebastelter Vehikel wie von selbst, weil genug Menschen auf der Straße verfügbar sind. Es ist schwer sich vorzustellen, wie viel besser und einfacher solche kollektiven Lösungen des alternativen Transports in wohlhabenden Ländern aussehen könnten, wenn die automobile Taktung des sozialen und beruflichen Lebens wegfallen würde. Es wäre auf jeden Fall eine viel buntere Welt, in der auch in Randgebieten Läden und Gasthöfe und lokaler Austausch florieren würden.

naht- und problemlos, dass es glaubt, die Mehrheit darzustellen, nur weil es aufgrund seiner ungeschickten Dimensionen den meisten Raum einnimmt. Geschickt kaschiert wurden und werden dabei strukturell diejenigen, die den Wohlstand und die Freiheit erst ermöglichen, historisch zumeist aber außerhalb des Repräsentationsapparats lagen. Dies waren in historischer Folge ihrer »Emanzipation« ins Wahlrecht ärmere Kleinbürger, Arbeiter, Frauen, Schwarze; und auch heute noch sind dies Ausländer*innen, »Verrückte«, Häftlinge, Kinder, Tiere, Pflanzen, Flüsse, Berge, Meere etc.

Abb. 40: Meme über die Verteilung von Verkehrsfläche



Mit dem Auto ist eine Prothese entstanden, dank derer sich viele der bereits »emanzipierten« in der herrschenden Normalität nicht nur als Mehrheit fühlen, sondern diese Ordnung auch lebensweltlich durch die Produktion unserer autozentrierten Umwelten perpetuieren.

Automobile Infrastruktur wurde also in der das vorige Jahrhundert beherrschenden Ideologie als eine Art »mehrheitliche Naturgegebenheit« hochstilisiert, die sich auch weit in linken Positionen festsetzte. Durch geschicktes Marketing, und weil das Auto viel ältere moderne Identifikationsweisen verstärkt (Abschnitt 2), erscheint die von ihm ermöglichte Freiheit von der Welt als gege-

ben, und nicht als *gemacht*. Die es erst ermöglichte Ausbeutung von Mensch und Umwelt werden unter dem Feigenblatt »Selbstbestimmung« unsichtbar gemacht, da man glauben machen konnte, sie beträfe die Mehrheit. Keiner linken Formation ist es bisher historisch nachhaltig erfolgreich gelungen, dieses Narrativ zu brechen und stattdessen die kollektive und ausbeuterische Dimension innerhalb und außerhalb des Autos aufzuzeigen. Wenige haben es auch nur versucht. Schon ab den 1920er Jahren wurde das Auto nicht mehr als Luxusgut für wenige reiche Bürger*innen beworben, sondern als »Grundausstattung des modernen Menschen« (Sachs 1984, 56). Parteien wie die SPD schlossen sich bald dieser Linie an und forderten viel eher eine Massenmobilisierung der Gesellschaft als ein Verbot des Privatautos. Auch wenn bis nach der Zeit des deutschen Faschismus kaum eine Wähler*in der SPD sich ein Auto hätte leisten können, war das »wollüstige« – um es mit Otto Julius Bierbaum von weiter oben zu sagen – Versprechen der Selbstbestimmung zu attraktiv und zog auch die Arbeiter*innen (genderne nur bedingt notwendig) in ihren Bann.⁸

Wie wir am Ende von Kapitel 3 bereits erarbeitet haben, hat sich linke Politik über die längste Zeit des letzten Jahrhunderts als »Inklusion in die Normalität« verstanden. Egal ob Lenin, Brecht oder die RAF – sie alle waren eher von der Idee motiviert, dass man die Errungenschaften der fordertisch-kapitalistischen Produktionsweise allen Menschen – also auch dem Proletariat – zugänglich machen sollte.⁹ Alle sollten ein Auto bekommen und mehrheitlich von

⁸ Tatsächlich war das Auto ein nicht unwesentlicher Faktor des Siegs der NSDAP gegen die sozialistischen und kommunistischen Kampfverbänden in Zeiten der brüchigen Weimarer Republik, da der Fuhrpark der Nazis stets um ein Vielfaches größer war als jener der gesammelten Linken. So gibt Conrad Kunze (2022, 39) an, dass 1932 die Nazi-Truppen ca. 50.000 Autos besaßen, während die gesammelten linken Kräfte wohl nur ein paar tausend Autos zur Verfügung hatten. Durch diesen großen Überhang der Rechten waren deren entscheidende, viel schnelleren Truppenbewegungen während des Putsches möglich, wie auch die »dezentralen Verhaftungen ohne großes Aufsehen«, die die widerständigen Parteien und Gruppierungen bald handlungsunfähig machten. Wie in Kapitel 3 aufgezeigt, konnte sich das eben nur vermeintlich »sozialistische« Projekt der Massenmobilisierung nur aufgrund des »nationalsozialistischen« Schulterschlusses mit dem Industriekapital und dem Faschismus verwirklichen.

⁹ Damit lag ihre Vision überraschend nahe an jener Fords selber, der erkannt hatte, dass es die ökonomisch wirksamste Ordnung ist, wenn die eigenen Arbeiter*innen auch gleich die Konsument*innen der von ihnen produzierten Produkte sind. Ford selbst, der von Stalin und anderen Kommunist*innen hofiert wurde, entschied sich für ein Bündnis mit den Faschisten, welches wohl auch Auskunft über die wahre Sozialdynamik, die dem Fordismus innewohnt, geben kann.

den »Errungenschaften der Moderne« profitieren können. Dass diese Errungenschaften allerdings zutiefst auf einem Subjektbegriff aufbauen, der aus der bürgerlichen Philosophie der abendländischen Moderne entstand, und dass diese Ordnung und die ihr inhärenten Ausbeutungsdynamiken also eher durch Invisibilisierung befestigt denn aufgeweicht wurden, wurde zu spät oder gar nicht erkannt.

Kathedralenbau zu Detroit

Es ist also kein Zufall, dass jene postmarxistischen Denker*innen, die sich am intensivsten mit dem Abflauen linker revolutionärer Dynamik und dem Hereinbrechen der Konsumkultur in den Nachkriegsjahren beschäftigten, das Auto mit Attributen der Transzendenz und der Göttlichkeit bedacht haben. Für Roland Barthes ist »das Automobil heute [=1957] die ziemlich genaue Entsprechung der großen gotischen Kathedralen.« (Barthes 2012 [1957], 196) Wie beim Bau monumentalier Gotteshäuser ließ sich eine ungeheure kollektive Arbeitsenergie durch einen transzendenten Sinn bündeln, der kollektive Belange oder Klassenkonflikte invisibilisierte. Beim Auto wie früher bei Kathedralen zehrt – laut Barthes – »ein ganzes Volk« nach Bild und Gebrauch des Autos, das es »sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet.« (Ibid.)

Dies stellt meines Erachtens einen Kern der unglaublichen Attraktivität des konsumkapitalistischen Individualismus dar: Er verwandelte vormals kollektiv gedachte Emanzipationsbegehrungen in ein individuelles Konsumprodukt. Die Fließbandproduktion wurde schnell in allen großen Industrienationen übernommen und verwandelte die als widerständiges Proletariat organisierten Produzent*innen in vereinzelte Konsument*innen – egal in welchem politischen Lager sie sich befanden. Denn auf der materiellen Ebene der Konsumlogik erscheinen alle gleich: Jede*r kann theoretisch an den Freiheitsversprechen der automobilen Lebensweise teilhaben, ohne dass Stände, Ränge oder Parteibücher irgendjemanden davon formell abhalten. Das Auto war und ist eines der primären Konsumgüter, welche die liberalen Versprechen der Moderne nicht als politisch-kollektive Errungenschaft, sondern als individuell erwerbbares Produkt verwirklicht(t)en. »Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit« müssen dank des Autos nicht mehr aus der mühsamen und aufreibenden Mobilisierung der Gesellschaft zur nächsten Revolution entspringen, sondern können individuell von jeder* als Produkt konsumiert werden. Die kollektive Dimension der modernen Maschinenwelt wird durch